ജില്ല	ബ്ലോക്ക്
കോഴിക്കോട്	കൊയിലാണ്ടി, ബാലുശ്ശേരി
വയനാട്	മാനന്തവാടി
കണ്ണൂർ	ഇരിട്ടി
കാസർകോഡ്	കാസർകോഡ്

(ഡി) ബ്ലോക്ക് ഇൻഫർമേഷൻ സെൻററിൻെറ ചുമതല വഹിക്കുന്ന ജി.ഇ.ഒ. മാരാണ് ടി. വി. സെറ്റുകളും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത്. ജി.ഇ.ഒ. യെ സഹായിക്കാൻ ബ്ലോക്കിലെ ഒരു പ്യൂണിനെയും ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) ഇല്ല.

(എഫ്) ചോദ്യം ഉദിക്കുന്നില്ല.

വി. ഇ. ഒ. മാർക്കുള്ള ട്രെയിനിംഗ് സെൻററുകൾ

1706 [2561] ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗ്രാമവികസന വകുപ്പുമന്ത്രി സഭയെ മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) വി. ഇ. ഒ. മാർക്കായി എത്ര ട്രെയിനിംഗ് സെൻററുകൾ കേരളത്തിൽ ഉണ്ട്;

(ബി) പരിശീലനം നടത്തുന്നവർക്ക് എന്തെല്ലാം ആനുകൂല്യങ്ങളാണ് ഗവൺമെൻറിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്നത്?

ഉത്തരം

(എ) ഗ്രാമവികസന വകുപ്പിൻെറ കീഴിൽ കൊട്ടാരക്കര, മണ്ണുത്തി, തളിപ്പറമ്പ് എന്നീ മൂന്നു സ്ഥലങ്ങളിൽ ട്രെയിനിംഗ് സെൻററുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നു.

(ബി) പരിശീലന കാലത്ത് പരിശീലകർക്ക് സൗജന്യ പാർപ്പിട സൗകര്യവും സ്റ്റൈപ്പൻറും നൽകുന്നു.

II. ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ യാത്രാക്ലേശം

ശ്രീ. കെ. ശങ്കരനാരായണപിള്ള: സർ, തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ ബസ് യാത്രക്കാരുടെ ദുരിതങ്ങളിലേയ്ക്കും ബുദ്ധിമുട്ടുകളിലേയ്ക്കും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ഞാൻ 9.30 a.m.] ക്ഷണിക്കുകയാണ്. ബസ്സുകളുടെ ദൗർലഭ്യവും സർവ്വീസുകൾ മുടങ്ങുന്നതുകൊണ്ടുള്ള അപാകതയും കൊണ്ടാണ് ഈ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത്. ഈ തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിന് മറ്റ് നഗരങ്ങൾക്കില്ലാത്ത മറ്റ് പല ബുദ്ധിമുട്ടുകളുമുണ്ട്. കാരണം മറ്റ് നഗരങ്ങളിലെല്ലാംതന്നെ സ്വകാര്യബസ് സർവ്വീസുകൾ ഉണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഓർഡിനറി ബസ് സർവ്വീസുകളും നഗരത്തിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. തിരുവനന്തപുരം നഗരം 100 ശതമാനവും ദേശസാൽകൃത മേഖലയാണ്. അതുകൊണ്ട് സ്വകാര്യബസ്സുകൾ ഇല്ല. അതുപോലെതന്നെ മറ്റ് പ്രാദേശിക കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്നു വരുന്ന ബസ്സുകളെല്ലാംതന്നെ ഓർഡിനറി ബസ്സുകൾ മാറ്റി ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസ്സുകളാക്കിയിരി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കുന്നതുകൊണ്ട് അതിന്റെ ഗുണവും കിട്ടുന്നില്ല. അപ്പോഴുള്ള ഏക ആശ്രയം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. നടത്തുന്ന സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സുകളാണ്. ഇന്ന് ദേശസാൽകൃതമേഖലകളിൽ നിയമവിരുദ്ധമാണെങ്കിലും സമാന്തരമായി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ടെമ്പോ—ട്രക്കുകളുടെ സർവ്വീസുകളും അവിടെയുള്ളവർക്ക് അൽപ്പമൊരനുഗ്രഹമാണ്. അതും തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ ഇല്ല. അപ്പോഴും ഈ സൗകര്യങ്ങളുമില്ലെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സുകളെ മാത്രം ആശ്രയിച്ചാണ് ഈ നഗരത്തിനകത്തുള്ള യാത്രക്കാർക്ക് സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരുന്നത്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് മറുപടി പറയുമ്പോൾ ഇതിനാധാരമായി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും വരുന്ന കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. കാരണം മുമ്പ് പലപ്പോഴും ഇതിനെക്കുറിച്ച് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോൾ ഇവിടെ 450 ഷെഡ്യൂൾ നടത്തുന്നു, 500 ഷെഡ്യൂൾ നടത്തുന്നുവെന്നൊക്കെയാണ് കിട്ടിയ മറുപടി. അതിന്റെ പകുതി ഷെഡ്യൂൾ നടത്തിയാൽ ഞങ്ങൾ തൃപ്തരാണ്; ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം തീരും. സത്യത്തിൽ ഈ പറയുന്നതിന്റെ പകുതി ഷെഡ്യൂൾപോലും നടത്തുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് വാസ്തവം. കടലാസിൽ ഷെഡ്യൂൾ എഴുതിവച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നു മാത്രം. ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ സർവ്വീസ് ഓർഡിനറി സർവ്വീസ് നടത്തി പഴകിയ വണ്ടികൾ പെയിന്റ് മാറിയിട്ട് സിറ്റി സർവ്വീസിലേയ്ക്ക് നൽകുന്നത്. അങ്ങനെയുള്ളതാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷം വണ്ടികളും. ആ വണ്ടികളെല്ലാംതന്നെ വഴിയിൽ കിടക്കുന്നു. ഷെഡ്യൂൾ ക്യാൻസലേഷൻ ഇല്ലെങ്കിലും പലപ്പോഴും ട്രിപ്പ് ക്യാൻസലേഷൻ വരുന്നുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഫലത്തിൽ അത് പരിപൂർണ്ണമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്നില്ല. നഗരത്തിൽ peak hours എന്നു പറയുന്നത് എട്ടര മണിമുതൽ പതിനൊന്നു മണിവരെയും മൂന്നരമണിമുതൽ ആറുമണിവരെയുമുള്ള സമയമാണ്. ഈ സമയത്താണ് ഓഫീസിൽ പോകുന്നയാളുകളുടെയും വിദ്യാർത്ഥികളുടെയും തിരക്ക് ഉണ്ടാകുന്നത്. സിറ്റിയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ബസ് സ്റ്റോപ്പുകളായ പേരൂർക്കട, അമ്പലമുക്ക്, കവടിയാർ, പൂജപ്പുര, ശാസ്തമംഗലം, ജഗതി, മണക്കാട്, പേട്ട തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം ഒന്നൊൻപതു മണിക്ക് ചെന്നാൽ ആയിരക്കണക്കിനു യാത്രക്കാർ അവിടെ ബസ് കാത്തു നിൽക്കുന്നതു കാണാൻകഴിയും. അവരുടെ മുമ്പിൽക്കൂടി സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സുകൾ കടന്നുപോകുന്നുണ്ട്. പരമാവധി ബസ് സ്റ്റോപ്പിൽ നിറുത്തുന്നില്ല. കാരണം വരുന്ന ബസ്സിൽത്തന്നെ 200—ഓളം യാത്രക്കാർ കാണും. പിന്നെ അതിന്റെ പുറകിലുള്ള ഏണിപ്പടിയിലും കാണും യാത്രക്കാർ. നോക്കിനിന്ന് അഭിവാദ്യമർപ്പിക്കുകയെന്നുള്ളതല്ലാതെ വണ്ടിയിൽ കയറിപ്പറ്റുകയെന്നുള്ള കാര്യം അസാദ്ധ്യമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് യൂണിയനുകൾ ഈ യാത്രക്കാരെ സഹായിക്കുന്നുവെന്ന് നേരത്തേ പറഞ്ഞു. peak hours—ൽ ആത്മരക്ഷാർത്ഥം ട്രാൻസ്പോർട്ട് യൂണിയനുകൾ അപ്രത്യക്ഷമാകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കാരണം അവർ വിചാരിച്ചാലും പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നതല്ല. എട്ടും പത്തും വണ്ടിയിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രക്കാരാണ് ഒരു ബസ് സ്റ്റോപ്പിൽ നിൽക്കുന്നത്. അവിടെനിന്നാരംഭിക്കുന്ന ബസ് ഇല്ല. വരുന്ന ബസ്സാകണമെങ്കിൽ നിറച്ചുമാളുകളുമായിട്ടാണ് വരുന്നത്. അതിന്റെ ഏണിപ്പടികളിൽപ്പോലും യാത്രക്കാർ ഉള്ള ഒരു സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഇന്ത്യയിലെ ഒരു നഗരത്തിലും ഈ ദുഃസ്ഥിതി ഇല്ല. ഇത് തലസ്ഥാന നഗരമാണ്. ഇവിടെ വന്നുചെടുന്ന ജനങ്ങൾക്കെല്ലാമുള്ള ഏക ആശ്രയം ഇതാണ്. ഇവിടെ 3,500 ആട്ടോറിക്ഷകളുണ്ട്. പോലീസിനും മോട്ടോർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനും ഈ ആട്ടോ റിക്ഷകൾ ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്കും ഇതൊരു തലവേദനയായിരിക്കുന്നു. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഇത്രയും ആട്ടോ റിക്ഷകൾ ഉണ്ടായത്? ഇവിടത്തെ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം പരാജയപ്പെട്ടതുകൊണ്ടാണ്. ബസ് കാത്തു നിന്ന് 40 പൈസയ്ക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ പറ്റാത്ത ആൾ അവസാനം മൂന്നു രൂപയും നാലുരൂപയും കൊടുത്ത് ആട്ടോ റിക്ഷയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നു. അതിന്റെ ഫലമായി ഈ നഗരത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയാത്തരീതിയിൽ ആട്ടോറിക്ഷകളുടെ എണ്ണംതന്നെ വർദ്ധിച്ചു. അതുതന്നെ പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റം ആവശ്യത്തിനൊത്ത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നില്ലെന്നുള്ളതിന്റെ തെളിവാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ സിറ്റി സർവ്വീസ് ഇങ്ങനെ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്തുവരുകയാണ്. സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സാണെങ്കിൽ നഗരത്തിൽ മാത്രമല്ല ഓടുന്നത്. നഗരത്തിൽനിന്ന് പത്തിരുപത് കിലോമീറ്റർ അകലെവരെ ഓടുന്നുണ്ട്. ജനങ്ങളെ കബളിപ്പിക്കുന്ന ഒരു സമീപനം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ട്. പത്തിരുപത് കിലോമീറ്റർ അകലെയുള്ള ആരെങ്കിലും ഒരു ബസ് വേണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ അവിടെനിന്ന് ഒരു ബസ് ഓടിക്കുന്നതിനുപകരം അല്ലെങ്കിൽ നെടുമങ്ങാട്, കാട്ടാക്കട, വിഴിഞ്ഞം നെയ്യാറ്റിൻകര തുടങ്ങിയ ഡിപ്പോകളിൽ നിന്ന് ഒരു ബസ് ഓടിച്ചുപ്പാപ്പിക്കുന്നതിനുപകരം ഇപ്പോൾ ചെയ്യുന്ന ഒരു ടെക്നിക്ക് എന്താണെന്നുവച്ചാൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സിനെത്തന്നെ മൂന്നുനാലുകിലോമീറ്റർകൂടി എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യുകയെന്നുള്ളതാണ്. എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യേണ്ടതല്ല എന്നുള്ളതല്ല തീർച്ചയായും സിറ്റി സർവ്വീസുകൾ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യേണ്ടതാണെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. കാരണം സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് ഓഫീസിലുള്ളവർക്കും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും വരണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഇതാവശ്യമാണ്. പക്ഷേ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്. പത്തിരുപത് കിലോമീറ്റർ അകലെനിന്ന് സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് വരുമ്പോൾ ഒരു ദിവസം എത്ര സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയും. അപ്പോൾ എട്ടും പത്തും സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ഒരു ബസ് ഫലത്തിൽ നാല് സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബസ്സായി ചുരുങ്ങുമ്പോൾ അതിന്റെ ഗുണം സിറ്റിക്ക് ഇല്ലാതെ വരും. അതുകൊണ്ട് അങ്ങനെയൊരു പുതിയ സർവ്വീസ് ആവശ്യമായി വരുമ്പോൾ ഒരു പുതിയ ബസ് അനുവദിക്കുകയെന്നുള്ളതല്ലാതെ ഈ സിറ്റി സർവ്വീസ് ബസ്സുകൾ ഇങ്ങനെ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്തത്, എക്സ്റ്റൻഡുചെയ്തത് ഫലത്തിൽ രാവിലെ ദേശാടനപക്ഷികൾ പോകുന്നതുപോലെ ഈ ബസ്സുകളെല്ലാം പോകുകയാണ്. അവസാനം peak hours-ൽ ഫുൾ ലോഡായി തിരിച്ചുവരുകയാണ്. നഗരത്തിലുള്ള ആളുകൾക്ക് നോക്കിനിൽക്കുക എന്നുള്ള ഒരു ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് അത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശാസ്ത്രീയമായി പഠിച്ച് എന്തെങ്കിലും തീരുമാനമുണ്ടാക്കണം. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ബസ് സ്റ്റാൻഡിലെ തിരക്കും സമയവും നോക്കി ഷെഡ്യൂളുകൾ ആരംഭിച്ചാൽ ഇത് പരിഹരിക്കാവുന്നതാണ്. അതിനു എനിക്കുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം ഹ്രസ്വദൂര റൂട്ടുകൾ ആരംഭിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ്. സിറ്റിക്കകത്തുള്ള പ്രധാന റൂട്ടുകൾ 500-ഉം 100-ഉം ആളുകൾ വരുന്ന ഹ്രസ്വദൂര റൂട്ടുകൾ, നമുക്കറിയാം. പാളയം മുതൽ കിഴക്കേകോട്ടവരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട ഓഫീസുകളും ഓഫീസ് സെന്ററുകളും പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്ന്. ഇവിടെയ്ക്ക് വരുന്നതിനാണ് തിരക്കുള്ളത്. അപ്പോൾ ഹ്രസ്വദൂര റൂട്ടുകൾ ആരംഭിക്കുകയും അതുപോലെതന്നെ സിറ്റിയുടെ ഒരറ്റംമുതൽ മറ്റേയറ്റംവരെ പോകുന്ന റൂട്ടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കളിൽ ഇടയ്ക്ക് പാളയത്തോ കിഴക്കേകോട്ടയിലോ ഇറങ്ങിനിന്ന് വണ്ടി മാറിക്കയറി ഒരു ഇരട്ടത്തിരക്ക് ഉണ്ടാകാത്ത സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കണം. ആ രീതിയിൽ ഈ കോർപ്പറേഷൻ അതിർത്തിയിലും അതുപോലെതന്നെ ചുറ്റും കിടക്കുന്ന പാപ്പനംകോട്, പേയാട്, ശ്രീകാര്യം തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളെയും ചേർത്ത് സമഗ്രമായൊരു റീഷെഡ്യൂളിംഗ് നടത്തിയാൽ ഒരു പരിധിവരെ ഈ പ്രശ്നങ്ങളും പരിഹരിക്കാൻകഴിയുമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. അതുകൊണ്ട് അക്കാര്യം പരിഗണിക്കണം. ഗതാഗതയോഗ്യമല്ലാത്ത പഴയവണ്ടികളെ പെയിന്റ് മാറി സിറ്റി സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന അവസ്ഥ അവസാനിപ്പിച്ചിട്ട് കുറച്ചെങ്കിലും പുതിയ വണ്ടികളെ നൽകിയില്ലെങ്കിൽ ഈ വണ്ടികളെല്ലാം വഴിയിൽ കിടക്കുകയും അത് ഉപയോഗമില്ലെന്നുള്ള സ്ഥിതിവരുകയും ചെയ്യും. ഇപ്പോൾ വേറൊരു ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. നെടുമങ്ങാട്, നെയ്യാറ്റിൻകര തുടങ്ങിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ അവടത്തെ അസൗകര്യം നിമിത്തം അവർ ടെമ്പോ-ട്രക്കുകളിൽ കയറിയിറങ്ങി ഈ സിറ്റി അതിർത്തികളിൽ നിൽക്കും. സിറ്റി ബസ്സുകളിൽ കയറാമെന്നു കരുതിയാണ് നിൽക്കുന്നത്. പട പേടിച്ച് പന്തളത്തുചെന്നപ്പോൾ ചൂട്ടും കൊളുത്തിപ്പട എന്നു പറഞ്ഞതുപോലെ ഇവിടെയാണെങ്കിൽ വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെയുള്ള കേന്ദ്രങ്ങളിൽനിന്ന് കൂടുതൽ ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുകയാണെങ്കിൽ ആ അതിർത്തിയിലുള്ള ആളുകൾ തമ്പാനൂരോ മറ്റെവിടെയെങ്കിലും വന്നിറങ്ങിക്കൊള്ളും. അവർ വഴിയിലിറങ്ങി ഈ സിറ്റി സർവ്വീസിൽ കയറിയിറങ്ങി തിരക്കുണ്ടാകുകയില്ല. ഇതിനെക്കുറിച്ച് കാര്യമായി ആലോചിച്ച് ഈ നഗരങ്ങളിലെ ബസ് യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്ക് ഒരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കണമെന്ന് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയോടഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ഗതാഗതവകുപ്പു മന്ത്രി (ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ): സർ, തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിയിൽ യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകളെസംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റിനു, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.ക്കും നല്ല ബോദ്ധ്യമുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിയിലെ കഴിഞ്ഞ നാലഞ്ചു കൊല്ലത്തെ യാത്രക്കാരുടെ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ 1986 ആയപ്പോഴേക്കും ഈ നഗരത്തിലേയ്ക്ക് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന യാത്രക്കാർ ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നതായി നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. അതിനനുസരിച്ച് വാഹനങ്ങൾ പ്രൊവൈഡ് ചെയ്തുകൊടുക്കാൻ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ സാമ്പത്തിക പരിമിതികൊണ്ടുമൂലം സാധിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതും ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അതുപോലെതന്നെ കൂനിൻമേൽക്കുരുവെന്നു പറഞ്ഞതുപോലെ സ്വകാര്യ പാർട്ടുകളുടെ കുറവുകൊണ്ട് വണ്ടികൾ ഓഫ് റോഡാകുകയും വർക്ക്ഷാപ്പിൽ കിടക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒരു ദയനീയാവസ്ഥ സംജാതമാകുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. 430 ഷെഡ്യൂളുകൾ നമ്മുടെ തിരുവനന്തപുരം സിറ്റി, പാപ്പനംകോട്, വികാസ്ഭവൻ, പേരൂർക്കട എന്നീ നാല് ഡിപ്പോകളിൽനിന്ന് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. വികാസ്ഭവൻ പേരൂർക്കട തുടങ്ങിയ ഡിപ്പോകളിൽനിന്ന്, സാമ്പത്തിക ഞെരുക്കമുണ്ടായിട്ടുപോലും ഷെഡ്യൂളുകൾ തുടങ്ങിയത് സിറ്റിയിലെ യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. ഈ 430 ഷെഡ്യൂളുകളും പരമാവധി ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ സീസണിൽ 268 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഓടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞുള്ളൂ. ഇന്നിപ്പോൾ 390 ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതിന്, പരമാവധി ശ്രമിച്ചതിന്റെ ഫലമായി കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സിറ്റി സർവ്വീസിന്റെ കാര്യം ഇപ്പോൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ സഭയിലെതന്നെ പല അംഗങ്ങളും ഈ സിറ്റി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർവ്വീസുകൾ ചില പ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്ക് എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യണം, ഒരു കിലോമീറ്റർ, രണ്ട് കിലോമീറ്റർ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യണമെന്ന് പറയുമ്പോൾ ആ ആവശ്യത്തിനുമുന്നിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ക്ക് മടി കാണിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ട് സിറ്റി സർവ്വീസ് ഒന്നോ രണ്ടോ കിലോമീറ്റർ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നുണ്ട്. ഞാൻ വന്നതിനു ശേഷവും അങ്ങനെ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്തു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ബഹു മാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സൂചിപ്പിച്ചത് ശരിയാണ്. അങ്ങനെ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് ആ എക്സ്റ്റൻഡ് ചെയ്യുന്ന പോയിന്റിൽനിന്നുതന്നെ യാത്രക്കാർ നിറഞ്ഞുകയറിവരുന്നു. അങ്ങനെ കയറിവരുമ്പോൾ അതിനിടയിൽ നിൽക്കുന്നതായ യാത്രക്കാർക്ക് കയറാൻ കഴിയുന്നില്ല. പുതിയ ചെയർമാൻ വന്നതിനുശേഷം ഇതിനെസംബന്ധിച്ച് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. കൂലംകഷമായി ചിന്തിക്കുകയും ഇതിനൊരു ശാസ്ത്രീയമാർഗ്ഗം തീർച്ചയായും കണ്ടെത്തണമെന്ന് ഞങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടി നിലവിലുള്ള ഷെഡ്യൂളുകൾ റീഷെഡ്യൂൾ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. അങ്ങനെ റീഷെഡ്യൂൾ ചെയ്യുമ്പോഴത്തന്നെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. കാരണം വാഹനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ അങ്ങനെയാണ്. സ്ഥിരമായി ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ചില ടൈമിലും സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്കും വണ്ടികൾ റീഷെഡ്യൂൾ ചെയ്യുമ്പോൾ ആ പ്രദേശങ്ങളിലുള്ള ആളുകൾ തർക്കമുണ്ടാക്കും. എന്തായിരുന്നാലും ഇതിന് ശാശ്വതമായ പരിഹാരം ശാസ്ത്രീയമായി കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഞങ്ങൾ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്.

ഓഫ്റോഡായി കിടക്കുന്ന ബസ്സുകൾ പരമാവധി മെയിൻറനൻസ് ചെയ്ത് റോഡിലിറക്കുകയാണ്. നമുക്ക് കിട്ടുന്ന പുതിയ ബസ്സുകൾ സിറ്റിയിൽ ഓടിക്കണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ഒരു പുതിയ നിർദ്ദേശം. അത് പ്രായോഗികമായ ഒരു കാര്യമല്ല. നമുക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന ബസ്സുകളെല്ലാംതന്നെ ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസ്സുകളായിട്ടാണ് ഇൻട്രൊഡ്യൂസ് ചെയ്യുന്നത്. അത് ഞാൻ നേരത്തേ സഭയിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ അഞ്ച് ലക്ഷത്തിലധികം കി. മീറ്ററിൽ കൂടുതൽ ഓടിയ ബസ്സുകൾ, ഇൻറർസ്റ്റേറ്റിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾ എന്നിവ റീപ്ലേയ്സ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ്. അങ്ങനെ റീപ്ലേയ്സ് ചെയ്തു കിട്ടുന്ന വണ്ടി റീ-കണ്ടീഷൻ ചെയ്ത് സിറ്റിക്കകത്ത് കൊടുക്കുകയാണ്. അതിൻറെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇപ്പോഴത്തന്നെ ഈ സിറ്റിക്കകത്ത് റീ-കണ്ടീഷൻ ചെയ്ത പത്തൊമ്പത്തഞ്ച് ബസ്സുകൾ കൂടുതലായി ഇവിടെ കൊടുക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. തീർച്ചയായും തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലുള്ള യാത്രക്കാരുടെ തിരക്ക്, ഓഫീസ് ഉള്ള ദിവസങ്ങളിൽ പ്രത്യേകമായും, ഓഫീസ് ഇല്ലാത്ത ദിവസങ്ങളിൽ വ്യത്യസ്തവുമായുമാണ് അനുഭവപ്പെടുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഓഫീസ് ഉള്ള ദിവസങ്ങളിലും, ഓഫീസ് ഇല്ലാത്ത ദിവസങ്ങളിലും ഒരേ മാനദണ്ഡത്തിൽ വണ്ടികൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. എന്തായാലും ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് സമഗ്രമായി പഠിച്ച്, ശാസ്ത്രീയമായി സംവിധാനം ചെയ്ത് തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ ഇപ്പോഴുള്ള യാത്രാക്ലേശം പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ട അടിയന്തിരനടപടികൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. ശങ്കരനാരായണപിള്ള: ശാസ്ത്രീയമായി പഠിച്ച് പുനഃസംവിധാനം ചെയ്യും എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ ബുദ്ധിമുട്ടുമ്പോൾ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടുന്നത് സ്ത്രീകളാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ൻപതിനും ഒൻപതരമണിക്കും ഇടയ്ക്ക് സിറ്റിക്കകത്തുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട തിരക്കുള്ള കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്ന് 'Ladies only' ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. പി. കെ. വേലായുധൻ: ഇങ്ങനെ പലപ്പോഴും ഓടിച്ചുനോക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്, അതൊരു പരാജയമാണ്. അതിന്റെ മനഃശാസ്ത്രം എന്താണെന്നുള്ളത് എനിക്ക് അറിഞ്ഞുകൂടാ.

(2) കരിമ്പുകൃഷിക്കാരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകളും പഞ്ചസാര ഫാക്ടറികൾ നേരിടുന്ന സാമ്പത്തികപ്രശ്നവും.

ശ്രീ. ടി. എസ്. ജോൺ: സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഉള്ള കരിമ്പ്കൃഷിക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽകൊണ്ടുവരാനാണ് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കരിമ്പ്കൃഷി വർഷം കഴിയുന്തോറും കുറഞ്ഞുവരുന്നു; ഇത് ആകർഷകമല്ലാത്ത ഒരു കൃഷിയായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. 10 വർഷത്തിനുമുമ്പ് ഏതാണ്ട് 15,000 ത്തിൽക്കൂടുതൽ ഹെക്ടർ സ്ഥലത്ത് കരിമ്പ്കൃഷി ചെയ്തിരുന്നുവെങ്കിൽ 1985–86 കാലഘട്ടത്തിൽ അത് ഏഴായിരത്തിൽപരം ഹെക്ടർസ്ഥലത്ത് മാത്രമായി ചുരുങ്ങി. തിരുവല്ല പി.ആർ.എഫിന്റെ കീഴിൽ 1970 കാലഘട്ടത്തിൽ പതിനായിരത്തിൽപരം ഏക്കറിൽ കരിമ്പ് കൃഷിയുണ്ടായിരുന്നു, എന്നാൽ ഈ വർഷം അത് 2,300 ഏക്കർ സ്ഥലത്ത് മാത്രമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതായത് ഒരുലക്ഷത്തി അറുപത്തിരണ്ടായിരം ടൺ കരിമ്പായിരുന്നു 1970–ൽ തിരുവല്ലയിൽ മാത്രം ഉൽപ്പാദിപ്പിച്ചിരുന്നതെങ്കിൽ ഇന്ന് വെറും 19,000 ടൺ കരിമ്പായി കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഇതാണ് ചിറ്റൂർ ഏരിയായിലെ സ്ഥിതി. അതുപോലെതന്നെ നമ്മൾ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്ന കരിമ്പിനു് ഷുഗർകണ്ടെന്റ് കുറവാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒരേക്കറിൽനിന്ന് 50 ടൺ കരിമ്പ് ശരാശരി ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇരുപത്, ഇരുപത്തിയഞ്ച് ടൺ കരിമ്പ് മാത്രമാണ് ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്നത്. ചിറ്റൂർ ഫാക്ടറിയിൽ രണ്ടുമാസത്തെ വർക്കിനുള്ള കരിമ്പ് മാത്രമേ നമുക്ക് കിട്ടുന്നുള്ളൂ. തിരുവല്ലയിലാണെങ്കിൽ വെറും ഒരുമാസത്തെ വർക്ക് മാത്രമേ നടക്കുന്നുള്ളൂ. അതിനാവശ്യമുള്ള കരിമ്പേ നമുക്ക് ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്നുള്ളൂ. പന്തളത്തെ ഫാക്ടറി പ്രവർത്തനം നിർത്തിവച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രധാനമായ കാരണം കൃഷിക്കാർക്ക് ഉൽപ്പാദനച്ചെലവിനു് അനുസൃതമായ വില ലഭ്യമാകുന്നില്ലായെന്നുള്ളതു് മാത്രമാണ്.

കരിമ്പ്കൃഷി നഷ്ടത്തിൽ പോകുന്നതിന്റെ പ്രധാനകാരണങ്ങൾ പലതാണ്. നല്ലയിനം തൈകൾ സമയത്തിനു് കൊടുക്കാൻ കഴിയാതെവരിക, യഥാവസരം മണ്ണ് പരിശോധിച്ച് ഏതു് വളം ഇടണമെന്നു് കൃഷിക്കാരെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താതിരിക്കുക, വളം ഏർപ്പാട് ചെയ്യാതിരിക്കുക, ജലസേചനസൗകര്യങ്ങളില്ലാതിരിക്കുക എന്നിങ്ങനെയുള്ള കാരണങ്ങളാണ്. കരിമ്പ് കൃഷിയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഉൽപ്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെങ്കിൽ നല്ലയിനം തൈകൾ സപ്ലൈ ചെയ്യുകയും കാലാകാലങ്ങളിൽ വെള്ളം കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യണം. 'Irrigate or perish' എന്നാണ് കരിമ്പുകൃഷിയെ സംബന്ധിച്ചുള്ള മുഖ്യമായ മുദ്രാവാക്യം. ഇറിഗേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ലായെങ്കിൽ കരിമ്പ് കൃഷി ചെയ്യാതിരിക്കുക. അതേസമയം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലും മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലുമെല്ലാം ഇറിഗേഷൻ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly